FLOTA NARODOWA

№ 17-18

1930



WYCIECZKA URZĄDZONA STARANIEM POLSKIEGO TOW. TRANSATLANTYCKIEGO Z GDYNI DO PORTU RYSKIEGO

CENA ZŁ. 2

FLOTA NARODOWA

Czasopismo Poświęcone Polskiej Ekspansji Morskiej

JEST CZASOPISMEM PRYWATNEM I NIE JEST ORGANEM
KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

ROK III | WASZAWA, MAJ — CZERWIEC 1930 R. | Nr. 17 — 18 (5 — 6)

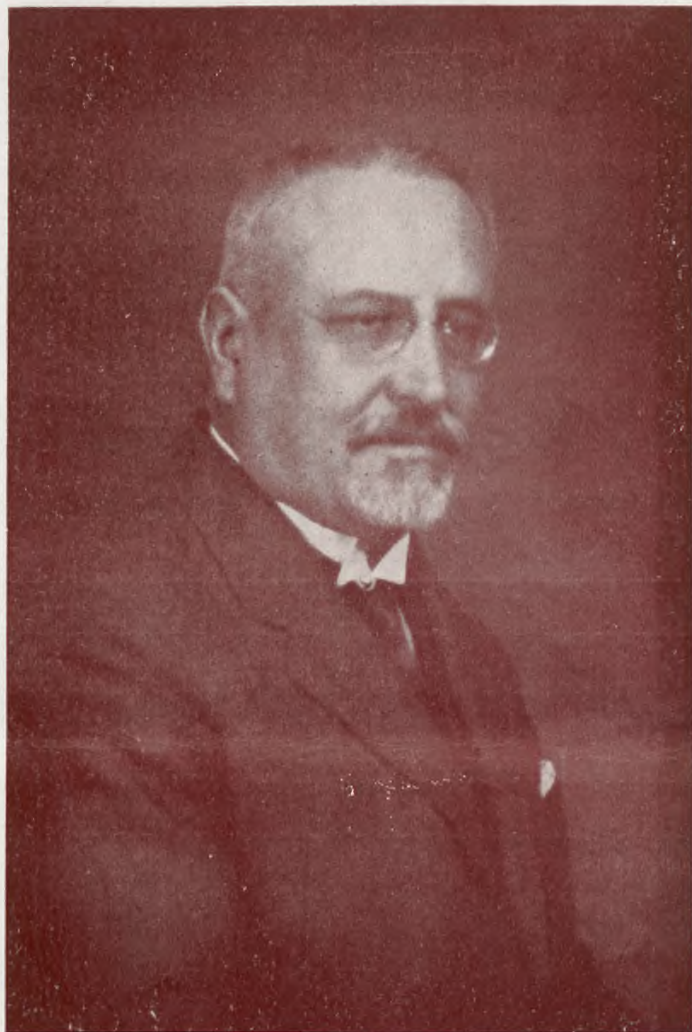
Z POLSKIEJ MORSKIEJ EKSPANSJI GOSPODARCZEJ



S/S. Robur III własność największego w Polsce górnośląskiego koncernu węglowego „Robur", w trakcie brania ładunku węgla polskiego dla wywozu za Bałtyk.

ALEKSANDER LEDNICKI:

ZNACZENIE MORZA W ODRODZENIU GOSPODARCZEM POLSKI



Aleksander Lednicki.

Stan Europy powojennej — dziś już jest to powszechnie znanem — jest niezmiernie skomplikowanym, wypływającym z dezorganizacji życia gospodarczego, z nowych zasad, które narzuciła wojna i które nie zostały dotąd wprowadzone w życie. Wojna zburzyła w znacznym stopniu nietylko politycznie Europę z przed 1914 roku, ale też podkopała fundamenty dawnej gospodarki. Zostały przecięte dawne arterje, powstały nowe państwa i wytworzyły się nowe kompleksy gospodarcze, które trzeba było powiązać w jedną europejską całość, a które ze sobą w wielu wypadkach były i są w stanie wojny ekonomicznej.

Przewrót rosyjski i zaprowadzenie régime'u nietylko obcego, ale i wrogiego strukturze życia gospodarczego Europy Zachodniej, jeszcze bardziej skomplikowały dzisiejszą sytuację. Należy tu dodać, że wojna, mając przed sobą w ciągu 4 lat, jako jeden z celów, niszczenie produkcji czyli twórczej pracy przeciwnika, wytwarzając wobec tempa życia wojennego zwiększenie się z dnia na dzień jego potrzeb, t. j. konsumcji, prowadziła do ustawicznego zwiększenia się produkcji we wszystkich prawie dziedzinach życia gospodarczego, i to nietylko w krajach, objętych wojną, lecz i w krajach neutralnych, w obu Amerykach, na całym świecie.

Kiedy wreszcie działa armatnie zamilkły, Europa zaczęła wracać w bardzo powolnem tempie do przedwojennych form życia, czego konsekwencją było zmniejszenie potrzeb wojennych czasów, czyli redukcja konsumcji. Rozmach produkcj nie mógł być wstrzymany w tej samej proporcji, co redukcja konsumcji, czego skutkiem była wielka dysproporcja pomiędzy trzymającą się na stopie wojennej produkcją gospodarczą, a konsumcją powojennych czasów.

Skutkiem tego nastąpiło zaostrzenie się kryzysu gospodarczego, który dzisiejsza Europa przeżywa.

Polska, która powstała do życia w warunkach wojennych przeżyć i katastrof, na drodze swojego rozwoju napotkała niezliczoną ilość przeszkód i trudności, które tylko zbiorowy wysiłek całego narodu był w stanie pokonywać. Jako jedno z największych zadań było wejście Polski do organizmu gospodarczego Europy, wejście jako jednego z ważnych czynników, zajęcie w tym organizmie należytego miejsca i wykorzystanie wypływających z tego możliwości dla rozwoju i wzmocnienia wewnętrznego stanu gospodarczego.

Jeżeli dla opanowania trudności gospodarczych w Europie musiało być wysunięte hasło, które staje się w ostatnich czasach hasłem naczelnem — racjonalizacji — tego życia, t. j. dostosowanie produkcji do konsumcji, zmniejszenie wszelkich kosztów handlowych, ułatwienie wzajemnych stosunków pomiędzy producentem a konsumentem, to ta sama zasada staje się wskazówką przy regulowaniu wewnętrznych zagadnień gospodarczych. Każdy kraj jest zainteresowany w rozwinięciu swojej wytwórczości nietylko przez zaspokojenie potrzeb wewnętrznego rynku, ale tej przez wprowadzenie własnych produktów na rynki obce i przez danie przez to podstaw trwałych dla własnego bilansu handlowego. Jeżeli państwa stare, które po wojnie zmieniły się w swojej geograficznej przestrzeni, i przez to samo muszą się dostosowywać do nowych warunków i na tej drodze mają całe masy trudności, pomimo że posiadają dawne stosunki, ich tradycje, dostosowane do potrzeb życia arterje komunikacyjne wszelkiego typu, to jakże wielkiemi muszą być trudności dla nowych krajów, jak Polska, która musiała wchodzić, jako nowy czynnik zarówno w życiu politycznem, jak i w życiu gospodarczem w świecie. Polska, która nie miała arterji komunikacyjnych, dostosowanych do potrzeb współczesnego państwa polskiego, bo arterje zbudowane przez państwa zaborcze, służyły tylko częściowo interesom polskim, a przeważnie interesom państw zaborczych. Trudności te życie stawiało coraz nowe, ale też i energja narodowa nabierała coraz większej prężności i doświadczenia i w miarę pracy powszechnej wchodziło się na drogę do stworzenia syntezy, zawartej w słowie „Polska".

Konstrukcja państwa Polskiego w wyniku wojny była pomyślana w ten sposób, żeby dla dopomożenia życiu ekonomicznemu dać jeden z najważniejszych czynników w wymianie międzypaństwowej i narodowej — własny dostęp do morza. Dostęp ten był jednak

tylko potencjalnie istniejącą wartością, aż do tej chwili, kiedy należący do Polski brzeg Bałtyku zaczął przekształcać się w port polski. Rozwój tego portu stał się nietylko gwarancją, ale umożliwieniem pracy państwa Polskiego nad jego dalszym rozwojem.

Małe liczebnie narody, ale bogate w wodne drogi, jak np. Norwegja, dały światu świadectwo, jak przez wyzyskanie tych dróg można dojść do gromadzenia bogactw natury materjalnej i do oddziaływania na międzynarodowe stosunki. O ileż większą rolę odegrać musi chociażby jeden port dla kraju, który ma bogactwa naturalne, którego produkcja w pewnych dziedzinach może znaleźć i znajduje konsumenta w dalekich krajach, który ma wielki i różnorodnie uposażony „Hinterland". Własny port — to niezależność w dziedzinie transportowej, czyli możliwość ustalenia cen sprzedaży, stosownie do własnych potrzeb, to jest ułatwienie znakomite dla osiągnięcia celu, jak to już wyżej było zaznaczone, który stanął przed Polską od pierwszych dni jej powstania, wejścia i zajęcia należytego miejsca w zespole ludzkości.

Dlatego jednak, by port taki stał się czynnikiem wielkiej wagi, należy dążyć netylko do rozwoju technicznego zdolności pracy portu (molo, statki, składy i t. d.), nietylko do wyszkolenia odpowiedniej ilości ludzi dla zadań, związanych z żeglugą morską, ale i wprowadzenia portu do własnego wewnętrznego życia ekonomicznego, to jest dostosowania do tego wszystkich czynników, związanych z własnym eksportem. Port Gdynia przestaje być idealną wartością, a staje się codziennym trybem w ogólnym mechanizmie naszego życia. Morze ma jeszcze jedną wielką własność. Budzi myśl ludzką, kieruje ją daleko, rozszerza horyzonty, tworzy wielkie cele, podnosi natchnienie. I jeżeli naród wprowadzi do psychiki swojej znaczenie morza, to ulegnie jego wpływowi dobroczynnemu, który hartuje wolę i charakter, podnosi ducha ,rozwija pragnienie narodowe.

WARUNKI KORZYSTANIA Z CHŁODNI PORTOWEJ W GDYNI

Warunki karzystania z chłodni, ustalone przez kierownictwo budowy, są następujące:

W myśl tych warunków (obowiązujących aż do odwołania) kredyty udzielane pod zastaw towarów przechowywanych w chłodni będą uzależnione od rodzaju towaru a więc: dla jaj kredyt do 8 miesięcy, dla masła do 3 miesięcy dla bekonów i przetworów mięsnych do 4 tygodni. Wysokość kerytu nie może przekraczać 2/3 wartości szacunkowej towaru, wyjątek stanowią jedynie jaja produkcji majowej, dla ktorych kredyt może sięgać 75¼ szacunku, dokonywane dla wyżej wymienionych towarów, na podstawie notowań rynkowych poznańskich i warszawskich. Koszt kredytu wynosi 8% w stosunku rocznym plus prowizja oraz inne efektywne koszty, jak ekspertyzy, koszty zawiadomień i t. d. Opłaty taryfowe pobierane za przechowywanie towarów w Spółce z ogr. odp. „Chłodnia i Składy Portowe w Gdyni" wynoszą:

§ 1. Składowe za bekony 7 zł. 50 gr. za okr. do 7 dni od 1 tonny.

§ 2. Składowe za jaja 1 zł. 80 gr. za okr. miesięczny od 1/1 skrz.

§ 3. Składowe za masło — 75 gr. za okr. do 7 dni od 1 beczki (waga br. 60 kg.).

§ 4. Przy zapłaceniu przez 1 klijenta z tytułu składowego i przeładunku w ciągu roku 3.000 zł., żadnych zniżek z kosztów składowego i przeładunku nie udziela się. Przy zapłaceniu przez 1 klijenta w ciągu roku powyżej 3.000 zł. składowego i kosztów przeładunku przyznaje się następujące zniżki:

od zł.	do zł.	%
3.001	4.000	— 3
4.001	6.000	— 4
6.001	9.000	— 5
9.001	12.000	— 6
12.001	15.000	— 7
15.001	20.000	— 8
20.001	25.000	— 9
25.001	30.000	— 10
30.001	35.000	— 11
35.001	40.000	— 12
40.001	45.000	— 13
45.001	50.000	— 14
powyżej	50.000	— 15

§ 5. Za wyładowanie z wagonów i złożenie w chłodni masła, jaj, bekonów i podobnych produktów w opakowaniu — pobiera się 3 zł. 50 gr. od 1 tonny jednorazowo. Za wyładowanie z chłodni i załadowanie na statek wzgl. wagony powyższych produktów — pobiera się po 3 zł. 50 gr. od 1 tonny jednorazowo.

§ 6. Za obowiązkowe ważenie — 50 gr. od tony.

§ 7. Asekuracja od ognia i kradzieży z włamaniem 1% w stosunku miesięcznym.

§ 8. Portowe opłaty brzegowe, statystyczne oraz ewentualnie wyłożone za klijenta przewozy — opłacają się efektywnie.

§ 9. Za ewentualne rozpakowanie, opakowanie, przeprowadzenie ekspertyzy i t. d. dokonywane z polecenia składającego — oblicza się po 2 zł. 25 gr. za godzinę pracy każdego robotnika, oraz zwrot kosztów eksperta.

§ 10. Za wykład — 1% w stosunku miesięcznym.

U w a g a: Produkty i towary, przechowywane w składach Spółki poza wyżej wymienionemi, podlegają opłatom każdorazowo uzgodnionym ze Spółką.

U w a g a: Wykazane w § 1 - 2 - 3 koszta składowe rozumieją się łącznie z kosztami ochładzania produktów do przewidzianych regulaminem chłodni normalnych temperatur przechowywania tych produktów.

POLSKIE TRANSATLANTYCKIE TOWARZYSTWO OKRĘTOWE LINJA GDYNIA—AMERYKA

Redakcja czasopisma „Flota Narodowa“ zwróciła się do Dyrekcji Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego Gdynia — Ameryka o uzyskanie interwiewu.

Poniżej podajemy ważniejsze wiadomości uzyskane w tym wywiadzie.

Kapitał zakładowy: P. T. T. O. jest Towarzystwem Akcyjnem o kapitale zakładowym 9 miljonów złotych. Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska“ jest współwłaścicielem P. T. T. O. w wysokości 52,2%.

Zarząd Towarzystwa: W skład Zarządu Towarzystwa wchodzą następujące osoby: inżynier Rummel, Robert Christiansen, komandor Hugon Pistel, doktór Piotr Durkacz, kpt. Niels Juul Brockdorf, Gotfred Johansen, Zdzisław Borowicz i Bolesław Giliczyński. Dyrektorem naczelnym Towarzystwa jest p. Michał Benisławski, zastępcami jego są pp. Marius Plinius i Roman Kutyłowski.

Okręty: Towarzystwo posiada w tej chwili trzy okręty transoceaniczne, a mianowicie: „Polonia“ (15 tysięcy ton), „Pułaski“ (12 tysięcy ton), „Kościuszko“ (12 tysięcy ton). Okręty te są zaopatrzone w najnowsze udogodnienia pod względem nawigacyjnym. Polska kuchnia, staranna obsługa i bezpretensjonalny wykwint wywołują szczere zadowolenie ze strony pasażerów. W stosunku do zagranicznych linij, posiadających przedstawicielstwa na terenie Rzeczypospolitej, P. T. T. O. posiada tę wyższość, że linja Gdynia — Ameryka jest całkowicie bezpośrenią komunikacją między Polską a Północną Ameryką, co oszczędza wiele utrudnień związanych z podróżą lądowo - morską, jak: wizy, rewizje graniczne, przesiadanie i t. d. P. T. T. O. jest jedyną linją oceaniczną, żeglującą pod banderą polską. Pociąga to za sobą cały szereg konsekwencyj ekonomicznych, politycznych i prestiżowych. W bieżącym okresie Towarzystwo przeprowadza badania nad możliwością ruchu tranzytowego, obsługą sąsiednich państw bałtyckich oraz opracowuje formy (działania) najbardziej właściwe dla warunków lokalnych.

Pod względem ruchu wycieczkowego z Ameryki Północnej sezon bieżący jest pierwszym w dziejach P. T. T. O., lecz niemniej Towarzystwo przewiozło już szereg wycieczek polskich, a nawet obcokrajowych. Z ważniejszych podajemy: wycieczkę Sokołów Polskich ze St. Zjednoczonych, wycieczkę Weteranów, Jubileuszową, wycieczkę Kobiet Duńskich ze St. Zj., łotewską i fińską. W końcu maja b. r. grono wysokich urzędników państwowych z p. Dewey'em i Wiceministrem Starzyńskim, Ks. Biskupem Okoniewskim i Dyrektorem Departamentu Nosowiczem na czele, odbyło piękną wycieczkę z Gdyni do Helsingforsu.

Wzrastający ruch pasażerski w obydwu kierunkach świadczy najlepiej o celowości istnienia i rozwoju P. T. T. O. Obywatel polski, mając do wyboru między linją cudzoziemską a linją własną, nie waha się w wyborze, rozumiejąc doniosłość faktu popierania pierwszej oceanicznej linji okrętowej polskiej.



Na pokładzie okrętu „Pułaski“: pp. Charles Dewey z małżonką, dyr. departamentu morskiego Teodozy Nosowicz, prezydent m. Poznania Ratajski, v. minister Starzyński i inne osoby ze sfer oficjalnych, które odbyły wycieczkę do Rygi, Helsingforsu na statku „Pułaski“.

BEZPOŚREDNIA KOMUNIKACJA POD BANDERĄ POLSKĄ GDYNIA — NEW YORK

(WIDOK PORTU NEW - YORKU).



Największe miasto świata, bankier państw i koncernów gospodarczych New-York prowadzi ożywiony handel morski. Rozwinięte nabrzeża, wyspy ze stojącemi przy nich statkami świadczą o tem najwymowniej. Ulice nieeuropejskie proste, długie, nazwane cyframi kolejnemi. Z portem tym i wschodniemi portami Ameryki północnej (Kanada) została nawiązana stała komunikacja okrętowa z Gdyni dzięki polskiemu Transatlantyckiemu Towarzystwu Okrętowemu.



Vice-minister Stefan Starzyński na pokładzie okrętu „Pułaski".



Naczelny dyrektor Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okrętowego p. Michał Benisławski.

ROZKŁAD JAZDY OKRĘTÓW
Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okręt.
Sp. Akc.

LINJA GDYNIA — AMERYKA

Stała komunikacja morska bez przesiadania między Polską Ameryką i Kanadą.

OKRĘTY	Transport z Warszawy	Okręt z Gdańska albo Gdyni
	Odchodzi	
ss „Pułaski"	4 lipca	11 lipca
„ „Kościuszko"	16 lipca	23 lipca
„ „Polonia"	30 lipca	7 sierpnia
„ „Pułaski"	12 sierpnia	19 sierpnia
„ „Kościuszko"	19 sierpnia	26 sierpnia
„ „Polonia"	10 września	17 września
„ „Kościuszko"	30 września	7 październ.
„ „Pułaski"	17 październ.	24 październ.
„ „Kościuszko"	6 listopada	14 listopada
„ „Pułaski"	25 listopada	3 grudnia

CENNIK KART OKRĘTOWYCH
LINJA GDYNIA — AMERYKA

OKRĘTY	KLASA z Gdyni albo Gdańska	1/1	1/2	1/0
		w dolarach		
Polonia	Kabina	140.—	70.—	11.—
Kościuszko	III kl. turyst.	123.—	61.50	5.50



Juljan Rummel, dyr. p. p. „Żegluga Polska", członek rady nadzorczej Polskiego Transatlantyckiego T-wa Okrętowego.

		w złotych		
Pułaski	**III klasa**	**1180.—**	**590.—**	**49.—**

Ceny III klasy obowiązują z wszystkich ważniejszych miast polskich oprócz Wilna.

UWAGA: 1) Koszta przewozu bagażu do Gdyni lub Gdańska obciążają pasażera.

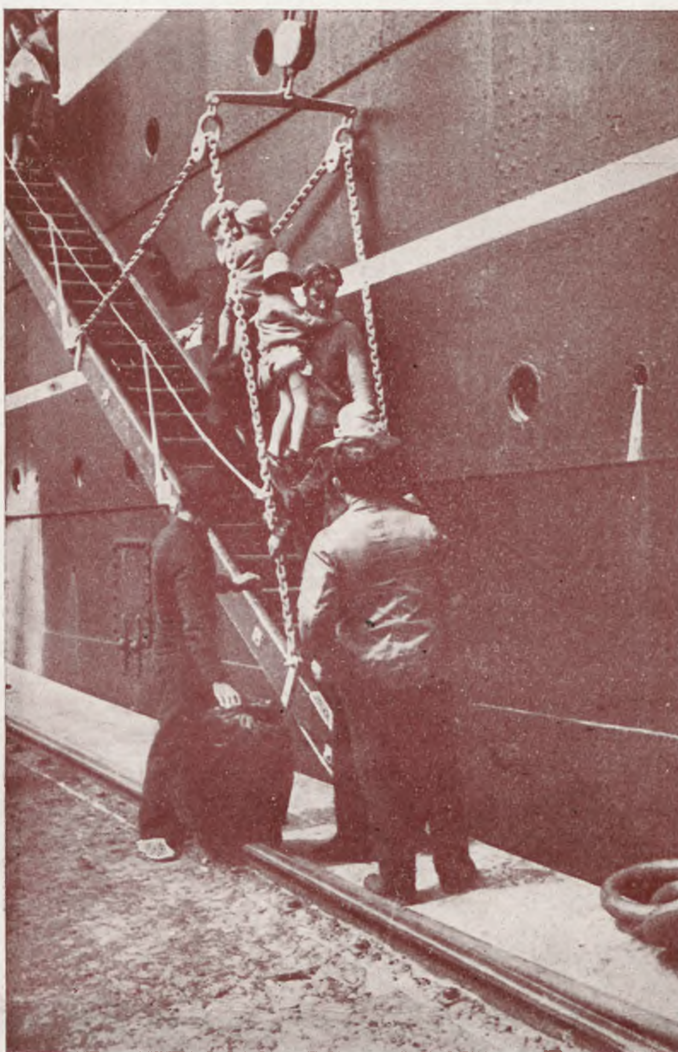
2) Wyżej podane ceny nie obejmują amerykańskiego podatku pogłównego w wysokości dol. 8.— od osoby (HEAD TAX). Podatku tego nie płacą dzieci do lat 16-tu jadące z rodzicami i obywatele amerykańscy.

EKSPANSJA POLSKA W MEKSYKU

Od pewnego czasu daje się zaobserwować niezwykle ciekawą i zasługującą na najpilniejszą uwagę, akcję prywatną, mającą na celu tworzenie aparatu odbiorczego dla eksportu polskiego, zwłaszcza na rynkach odleglejszych. Wysiłki tego rodzaju, oczywiście, dokonywane są w warunkach z reguły b. trudnych i w niektórych wypadkach nie osiągają żadnych rezultatów, lub nawet ujemne, zniechęcające importerów polskich do nawiązywania stosunków z Polską; doszukując się przyczyn tych niepowodzeń, wskazać należy również na stanowisko eksporterów polskich, niezawsze, stosujących się do takich poczynań w sposób właściwy.

Pomimo wszelkich jednak niepowodzeń i trudności, wspomniane poczynania stają się coraz częstszemi i w szeregu wypadków, zdołały już osiągnąć rezultaty poważne i wyraźnie dodatnie. Obserwacja tych prac jest wielce interesująca. Z tego względu podajemy poniżej skrót sprawozdania złożonego przez firmę „Agencia Comercia Polaca“ w Meksyku, za pierwsze półrocze jej istnienia.

Podstawą dla pracy firmy okazały się długotrwałe, wielce szczegółowe i w praktyczno - handlowy sposób prowadzone badania tamtejszego Konsulatu Gen. R. P., które dały w rezultacie materjał informacyjny, wskazujący, które towary polskie i w jakim stopniu mogą liczyć na zbyt w Meksyku; wnioski odnośne były wyraźnie zachęcające. Na rynku działała już od pewnego czasu firma polska „Incola“, posiadająca szereg zastępstw firm polskich — dla wykluczenia wzajemnej konkurencji obie firmy zawarły układ rozgraniczający odpowiednio ich działalność, zaś dla „Agencia Comercial Polaca“ stwarzający tę trudność, że starsza „Incola“, zatrzymała towary łatwiejsze do wprowadzenia. „Agencia“, objęła głównie artykuły więcej drobiazgowe, a mianowicie z branży spożywczej, przetworów naftowych, włókienniczej, drzewnej, częściowo metalowej i papierniczej. Dwa i pół miesiąca czasu zajęła korespondencja z krajem, zanim zgodzono materjał cennikowy, otrzymano formalne zastępstwa i przyjęto pierwsze zamówienia. Oznacza to rok czasu, przez który „Agencia“ nie osiągała zysków, przesłanie bowiem zamówienia trwa około 3 tygodni, wykonanie i transport około 2—3 miesięcy, towar jest zaś płatny akceptami na 3—4 miesiące od nadejścia do Meksyku, przyczem prowizja płatna jest wraz z wykupem akceptu. Przebrnięcie przez ten najtrudniejszy okres bez jakiejkolwiek pomocy z kraju oczywiście jest pozytywnym dowodem żywotności firmy, tem więcej, że nastręczające się trudności były szczególnie duże. Należy do nich przedewszystkiem dodać rewolucję w Meksyku i jej skutki, oraz okresy wyborów prezydenta; ze strony eksporterów polskich spotkano się z odmówieniem poważnych zamówień na towary bielskie, jedwab sztuczny, drobne artykuły metalowe; w wyniku układów międzynarodowych, stracona została dobrze zapowiadająca i już ukoronowana tranzakcjami akwizycja parafiny; stracono sezon słodu i chmielu, wskutek nienadesłania z kraju prób, wzorów i cenników; próbny transport jęczmienia browarnego (100 tonn) wykonany był źle, doszedł zepsuty, odbiorcę meksykańskiego naraził na straty i spowodował konieczność wysyłania do Europy specjalnego urzędnika dla odbioru towaru i przypilnowania wysyłki dalszych transportów. Jednak mimo trudności i niepowodzenia „Agencia“ doszła do wniosku ogólnego, „że przy zapobiegliwości i zręczności kupieckiej niemal każdy artykuł polski okazywał się wdzięcznym, cena i jakość była konkurencyjna, niewątpliwie więc produkcja polska ma dobre szanse zbytu w Meksyku i przy średnim wysiłku może dobrze się wprowadzić“. Odnośnie firm polskich, obok doświadczeń ujemnych, „Agencia“ stwierdzo, że „szereg wielkich fabryk i zrzeszeń w Polsce, wykazało zupełną dojrzałość eksportową, wielką solidność i zapobiegliwość kupiecką. Do nich należy Związek Eksportowy Przemysłu Włókienniczego w Łodzi, T. A. dla Przemysłu Browarnianego w Gdańsku, „Lubań — Wronki“, Fabryka Papieru w Żywcu, Hartwig - Kantorowicz w Poznaniu i kilka innych.

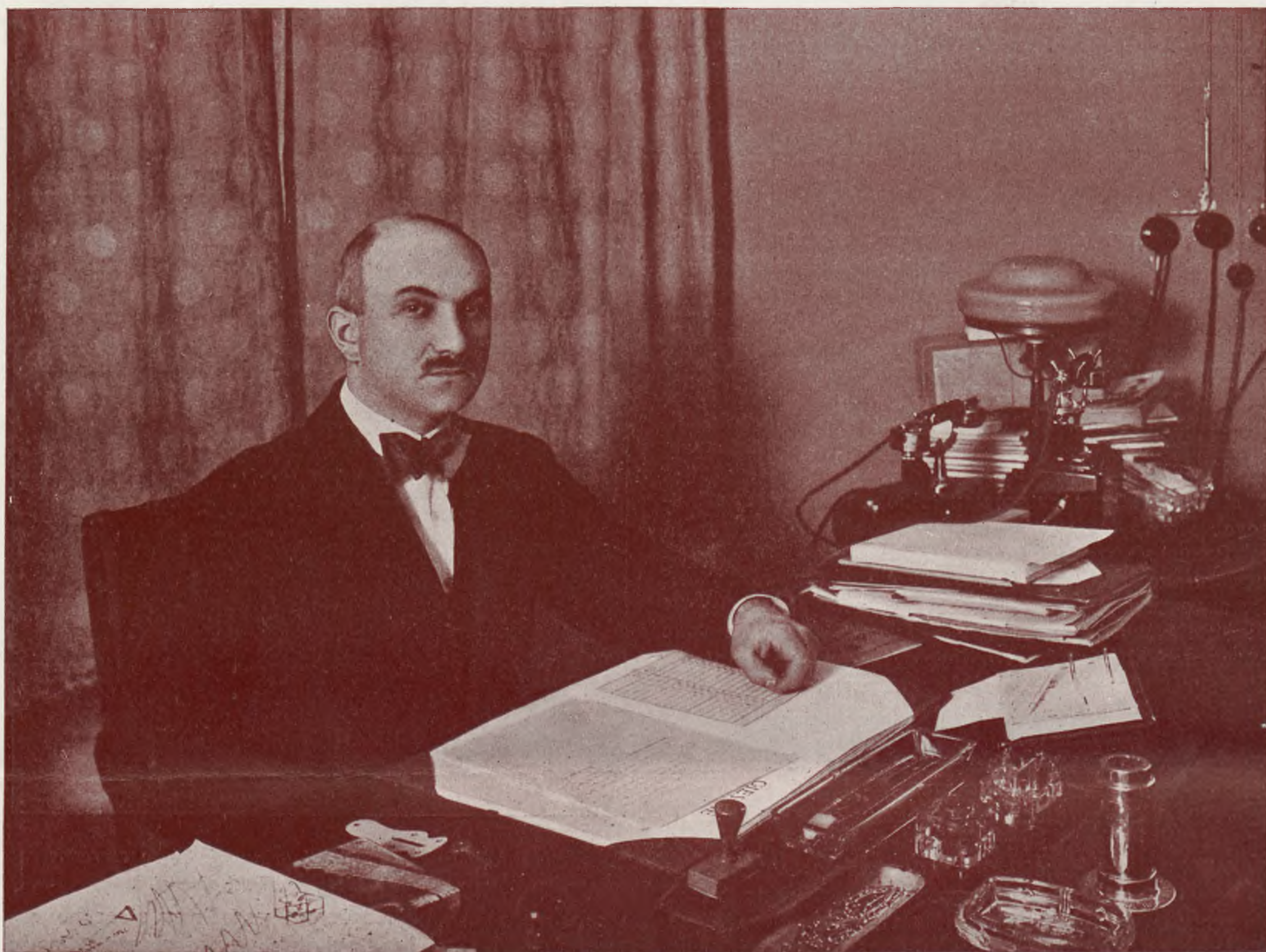


Z okrętu P. T. T. O. wysiadają najmłodsi pasażerowie przybyli z Ameryki do ziemi ojczystej.

Zaznaczyć należy, iż istniała obawa, aby uwydatnienie w nazwie firmy jej charakteru polskiego nie stworzyło trudności; odbiorca z natury rzeczy odnosił się początkowo nieufnie i ostrożnie do nowego dlań kraju i ludzi nieufność tę jednak zdołano przełamać, stopniowo, zdobywając dla towaru polskiego należną mu dobrą opinję.

ŹWIERCIADŁO OSTATNIEGO DZIESIĘCIOLECIA POLSKIEJ PRACY NA MORZU

POMNIKOWE DZIEŁO ZBIOROWE POD REDAKCJĄ CZESŁAWA PECHEGO



Czesław Peche w swym gabinecie

Pod kierunkiem naczelnym redaktora „Polski Gospodarczej" szefa sekretarjatu p. ministra przemysłu i handlu inż. Eugenjusza Kwiatkowskiego ukazała się praca zbiorowa p. t. „Kronika o polskiem morzu, dzieje walk, zwycięstw i pracy".

Dzieło to jest rzeczowem zestawieniem faktów, stwierdzających „że Państwo Polskie mocną stanęło stopą nad szaremi wodami Bałtyku, że praca polska na wybrzeżu morskiem nie jest piaskiem lotnym, lecz granitowym fundamentem, na którym pokolenia przyszłe zbudują gmach potęgi morskiej".

Dzieło to jest uzmysłowieniem tego aksjomatu, dogmatu naszej wiary politycznej, że (mówimy słowami Czesława Pechego) „posiadanie przez Polskę własnego niczem nieskrępowanego dostępu do morza jest dla niej zagadnieniem tak ważnem, jak sama niezależność polityczna: walcząc o posiadanie morza Polska walczyła o swój niezależny byt".

Na wielce bogatą treść tej księgi złożyły się prace rzeczoznawców, najwybitniejszych piór w Polsce, ilustrujące za przewodem realizatora polskiego programu morskiego, spółczesnego ministra do spraw gospodarczo - morskich, to, co Rząd i społeczeństwo polskie w okresie ostatniego dziesięciolecia zdziałało w dziedzinie polskiej ekspansji morskiej.

Prace te są podane na tle, mówiącem nam wiele o kulturze, etnografji Pomorza i o dziejowej myśli polskiej z tem pobrzeżem Bałtyku związanej.

Całość uzupełnia bogata bibljografja naszego piśmiennictwa, ponad rzędnemi, niezłomnemi poligonami cyfr, idącemi dać światu świadectwo o naszej prawdzie, nad łamiącemi się w walce o lepsze frontami djagramów tej księgi, nad setkami przepysznych wykresów, rycin i zwartemi szaremi kolumnami karnego miąższu literowego, nadewszystko wieje wielkie, polskie ukochanie morza, wieje wicher mądrego fanatyzmu, w którym giną małoznaczące usterki, przeoczenia.

„Kronika o polskiem morzu" jest zwierciadłem dorobku odrodzonego państwa na bursztynowem wybrzeżu, jest wzniesionym ponad tym dorobkiem, pomnikiem zwycięskiego entuzjazmu naszego pokolenia w pracy dla morza.

Księga ta tania (tylko 25 zł.), a więc dostępna, dostępna jak świątynia dla każdego wiernego, gruba, jak biblja, biblją niejako stać się powinna dla każdego Polaka, dla którego polskość, polskości tej najwyższe ideały są rzeczami bardziej świętemi, niż wszystko inne.

U. B. C.
ZJEDNOCZONA KORPORACJA BAŁTYCKA
UNITED BALTIC CORPORATION

Angielska Spółka Akcyjna, Zjednoczona Korporacja Baltycka, United Baltic Corporation Limited London jest jak wiadomo Towarzystwem Okrętowem, utrzymującem regularną pośpieszną komunikację pasażerską - towarową między portami Bałtyku a Anglją, a w szczególności między portami Polski a Londynem.

Skrót nazwy Towarzystwa U. B. C. (wymawiaj: Ju Bi Si).

Nazwa linji okrętowej tegoż towarzystwa jest Anglo Baltic Line, skrót A. B. L. (wymawiaj: Ej Bi El).

Działalność U. B. C. sięga 1919/1920 roku, w którym to roku otrzymuje ono po raz pierwszy koncesję rządu Rzeczypospolitej dla swej działalności w Polsce.

Rok jubileuszowy złączenia się Polski z morzem jest wobec tego również rokiem jubileuszowym dziesięciolecia działalności Towarzystwa United Baltic Corporation w Polsce.

Od pierwszej chwili działalności, Centrala Towarzystwa w Londynie była w zupełności świadomą, jakie ogromne możliwości powstały po wojnie na Bałtyku, a przedewszystkiem na wprawdzie wąskim odcinku morza Polskiego, będącego jednak bramą wypadową dla młodego i pełnej energji narodu i kraju, posiadającego wszelkie dane do nader pomyślnego rozwoju we wszystkich dziedzinach życia gospodarczego.

Również już od pierwszej chwili powstania Polski, rozważane były możliwości Polski jako kraju tranzytowego, dla tranzytu towarów całego bloku państw, od morza Czarnego po Dunaj i Elbę.

Ta myśl przewodnia była bodźcem do poczynienia wszelkich wysiłków, by stać się jednym z lojalnych i silnych współczynników i współpracowników nad rozwojem eksportu i komunikacji zamorskiej Polski, a w szczególności o ile to dotyczyło połączenia Polski z Anglją.

W konsekwencji takiego rozumowania Towarzystwo U. B. C. uzupełnia już w roku 1920 swój tabor przewozowy, zakłada w Gdańsku, ówczesnym jedynym porcie polskim, wielką filję i przejmuje tamże wielkie hangary składowe pod nazwą „Wistula-Shed's".

Równocześnie zostaje utworzona filja w Warszawie i do roku 1926 U. B. C. prowadzi rozległą działalność handlowo-komisową, importując za pośrednictwem swych dwóch wielkich filji w Warszawie i w Łodzi przez Gdańsk, bawełnę, oleje, towary kolonjalne i t. d.

W roku 1924, t. j. w chwili powstania polskiego przemysłu bekonowego, powstało palące zagadnienie dostarczenia odpowiednich środków przewozowych dla tegoż towaru na jego jedyny rynek zbytu, którym jest Anglja.

Wobec tej konieczności, nie szczędząc kosztów i wysiłków zostały na statkach Anglo Baltic Line zmontowane pierwszorzędne chłodnie.

Przed uruchomieniem chłodni na swych statkach, U. B. C. stało się nietylko jednym z pionierów tego obecnie tak świetnie prosperującego eksportu bekonowego, lecz umożliwiło to też eksport artykułów żywnościowych, podlegających łatwo zepsuciu, a więc masła, jaj i t. d.

W dobie obecnej organizacja tegoż Towarzystwa przedstawia się następująco:

Centrala w Londynie, London E. C. 3, 158 Fenchurch Street.

FILJE:

W Warszawie, Warszawa, ul. Kredytowa 14,
W Gdańsku, Gdańsk, 67/68 Hundegasse, pozatem:
W Kownie,
Libawie,
Kłajpedzie,
Tallinie,
Rydze.

REJSY OKRĘTOWE:

1) Regularna komunikacja: Londyn — Gdańsk w miarę zapotrzebowania Gdynia — Londyn.



Palarnia na s/s „Baltonia".



Sala jadalna na s/s „Baltonia".

2) Regularna linja: Londyn — Gdańsk (Gdynia — Libawa — Kłajpeda — Gdańsk) Gdynia — Londyn.

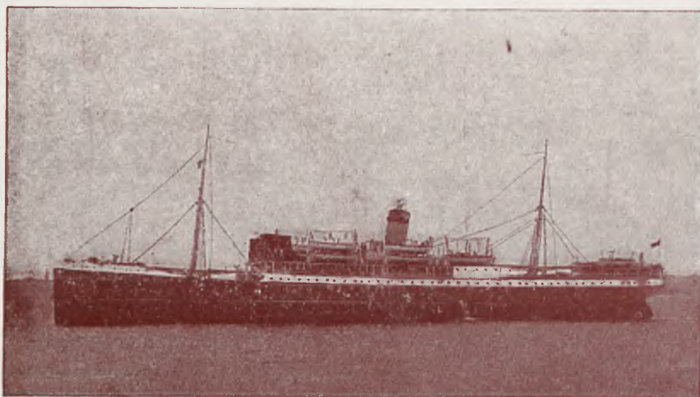
3) Również regularna linja: Londyn — Tallin— Ryga — Londyn.

TABOR OKRĘTOWY:

SS. Baltavia,
SS. Baltonia,
SS. Baltannic,
SS. Baltriger,
SS. Baltrader,
SS. Baltallinn,
SS. Baltabor.

Z tych okrętów pełnią służbę na linji Londyn — Gdańsk — Gdynia — Londyn SS. Baltavia i SS. Baltonia.

Obydwa te statki wyposażone są w urządzenia pierwszej, drugiej i trzeciej klasy, są one więc zdolne do przewozu pasażerów — turystów i pasażerów — emigrantów.



Okręt Zjednoczonej Korporacji Bałtyckiej w Londynie „Baltavia"

Urządzenia wszystkich klas w niczem nie ustępują analogicznym urządzeniom na statkach transoceanicznych, natomiast oczywiście pod względem ilościowym, pomieszczeń są odmienne.

Wzorowa obsługa, nadzwyczaj staranna kuchnia i serdeczny stosunek między pasażerami a dowództwem i personelem okrętu pozostawia u podróżnych stale miłe wspomnienia z rejsów, odbytych statkami Anglo - Baltic Line.

Będąc również linją towarową - eksportową, posiadają statki A. B. L. pierwszorzędne chłodnie, będące pod nadzorem wytrawnych fachowców - inżynierów i obsługiwane przez personel o wieloletniem doświadczeniu.

Szeroko rozgałęzione stosunki Towarzystwa U. B. C. we wszystkich sferach przemysłowo - handlowych Anglji umożliwiają mu nawiązywanie stale nowych relacji, z jednej strony z eksporterami angielskimi eksportującymi do Polski, co siłą rzeczy wpływa korzystnie na zainteresowanie się sfer handlowo-przemysłowych angielskich rynkiem polskim, również i w Polsce działalność Towarzystwa idzie w kierunku zachęcania przedsiębiorców polskich do eksportu swych towarów do Anglji, idąc im możliwie na rękę przez udogodnienia, tani i fachowy przewóz towarów.

Dziś, gdy w roku jubileuszowym „Dziesięciolecia połączenia się Polski z Morzem", cały naród polski z dumą spogląda na rezultaty sprawnego zorganizowania swych portów, na rozwój swej floty handlowej i swego eksportu zamorskiego, również i Towarzystwo U. B. C., rzucając wzrokiem wstecz na swą działalność dziesięcioletnią w Polsce, ma prawo powiedzieć z pewnem zadowoleniem:

„Ciesząc się wraz z Polską ze wspaniałych dotychczasowych wyników, osiągniętych przez Polskę, na polu organizacji zagadnień morskich, floty i eksportu i nie przeceniając swych zasług i Anglo Baltic Line była jednym z tych współczynników, które doprowadziły do tego, dziś tak świetnie zapowiadającego się dalszego rozwoju".

LUKSUSOWE URZĄDZENIA NA OKRĘTACH Z. K. B.



Wytwornie urządzona kajuta na s/s „Baltavia"

OBROTY HANDLOWE POLSKO-KANADYJSKIE

Statystyka kanadyjska za r. 1929 (kwartał 2, 3 i 4, t. j. prerwsze trzy kwartały roku gospodarczego 1929 1930, który skończył się z dn. 1 kwietnia r. b.) wykazuje znamienny zwrot w stosunkach polsko-kanadyjskich. Mianowicie import z Polski wynosił w omawianym okresie $ 125.699, podczas gdy 2, 3 i 4 kwart. w r. 1928—67.357, w całym zaś roku gosp. 1928/29 — 79.247, w r. 1927/8 — 135.452, w 1926/27—43.875, w 1925/6—35.566.

Z cyfr powyższych wynika, że eksport polski do Kanady stale rośnie i obliczając prowizorycznie winien on za cały rok 1929/30 wynieść 160 — 170.000 $. Jednocześnie zaś obserwujemy stałe obniżanie się eksportu kanadyjskiego do Polski, co w głównej mierze należy tłomaczyć zaprzestaniem zakupów pszenicy i mąki kanadyjskiej.

W r. 1925/6 eksport wynosił $ 2,295.215, w 1926/7 — 154.814, w 1927/8 — 455.975, w r. 1928/9 — 356.759, a w r. 1929 w kwart. 2, 3 i 4 — 57.634. Spadek eksportu do Polski rozpoczął się od 2-go kwartału r. 1929. Zestawiając globalne cyfry obrotów za pierwsze trzy kwartały roku gospodarczego 1929/30, notujemy: eksport z Polski do Kanady — $ 125.699, eksport z Kanady do Polski — $ 57.634, stąd osiągnięte przez Polskę po raz pierwszy w obrotach z Kanadą saldo dodatnie w wysokości $ 68,065.

Import Polski do Kanady w 2, 3 i 4 kwart. 1929 składał się z następujących pozycyj:

Produkty roślinne	$ 45.191
Zwierzęta i produkty zwierzęce	„ 15.413
Tekstylja	„ 50.512
Papier i drzewo	„ 8.632
Artykuły żelazne	„ 3.816
Inne art. metalowe	„ 140
Różne	„ 1.995
Razem	$ 125.699

Jeszcze rok gospodarczy 1928 wykazywał eksport polskich tekstylji na sumę $ 14,128, obecnie tylko 3 kwartały 1929 wynoszą $ 50.512, czyli nastąpiło przeszło trzykrotne zwiększenie tej najważniejszej gałęzi przemysłu naszego, który ma duże widoki zyskania rynku kanadyjskiego.

Tekstylja wybiły się teraz na plan pierwszy w cyfrach eksportu polskiego, a zatem eksport ten zaczyna przeybierać kierunek zdrowy i pożądany.

Eksport kanadyjski do Polski obejmował następujące gałęzie towarów:

Produkty roślinne	$ 37.365
Zwierzęta i produkty zwierzęce	„ 529
Tekstylja	„
Drzewo i papier	„ 2.098
Wyroby żelazne	„ 5.217
Inne wyroby metalowe	„ 5.025
Artykuły mineralne metalowych	„ 6.502
Różne	„ .871
Razem	$ 57.634

Pozycje główne w imporcie do Kanady zajmują w dalszym ciągu Stany Zjednoczone A. P. oraz Wielka Brytanja, potem idzie Francja, Niemcy, Belgja, Japonja, Argentyna, Holandja, Peru, Kolumbja, Szwajcarja, Włochy, Czechosłowacja, Kuba, Chiny, Hiszpanja i inne, wśród których Polska. Stały jednak rozwój naszego eksportu każe się spodziewać, że osiągniemy na rynku kanadyjskim należne miejsce.

MIARY WIELKOŚCI STATKÓW

Wobec tego, że w naszem życiu gospodarczem sprawy przewozów morskich zaczynają odgrywać wybitniejszą rolę, nie od rzeczy jest zapoznać ogół z odnośną terminologją i wyjaśnić różnicę, które powstają przy określaniu wymiaru statków, jak deadweight, tonny brutto rejestrowane i netto rejestrowane, t. j. różnice pomiędzy martwą wagą statków, a pojemnością statków w tonach. Również często przy określaniu wymiarów statków spotykamy się z określeniem „wyporność“, i „nośność“. Znaczenie tych pojęć postaramy się również wyjaśnić.

Człowiek nowoczesny, przyzwyczajony jest do liter jako skrótów. L = długości, B = szerokości, zaś T = zanurzenie statku. Statek, wpuszczony do prostokątnej skrzyni o wymiarach L × B × T wypiera tyle wody, i le sam waży. Coprawda niezupełnie wypiera tę skrzynię, ponieważ kadłub statku jest z przodu i z tyłu zaostrzony. Wielomian L × B × T nazywa się wypornością statku (deplacement) i mierzy się ją w metrach sześciennych. Wielomian ten, pomnożony przez ciężar właściwy wody, daje ciężar statku w 1000-ch kilogramów. Wyporność oznacza więc wagę statku. Dla inżyniera jest wyporność główną daną, ponieważ zawiera wszystkie najważniejsze wymiary: długość, szerokość i zanurzenie.

Ta wyporność w tonach służy do dźwigania statku. Po odjęciu od tych ton ciężaru statku i maszyn, otrzymamy t. zw. ładunek wagowy (deadweigów). W nim zawarta jest jeszcze waga zapasów prowiantu, wody i paliwa, i waga załogi. Po odciągnięciu tych ostatnich pozycyj, otrzyma się nośność wagową, czyli weight-capitaty. Przyjęty jest również termin ładunek wagowy, t. zw. waga wszystkich zmiennych ciężarów. Przy wielkich statkach towarowych o wyporności 15.000 do 18,000 ton wynosi ten ładunek wagowy mniejwięcej 2/3 wyporności, a więc 10,000 do 12,000 ton.

W ścisłej zależności od ładunku wagowego jest pojemność statku (capacity). Pojemność tę konstruktor mierzy w metrach sześciennych, o ile chodzi o pomieszczenie ładunku, zapasów, prowiantu i bunkru. Stosunek „metr sześc. do tony nośności“, t. zw. stosunek ładunkowy, armator podaje zależnie od rodzaju ładunku. Np. dla 1000 ton bananów potrzeba aż 5,000 metrów sześc. pomieszczeń ładunkowych, dla 1000 ton kukurydzy tylko 1380 metrów sześc. pomieszczeń ładunkowych, zaś dla 1000 ton rudy tylko 300 metrów sześc.

Z tego wynika, że wielkość statku powinna przedstawiać optimum nietylko pod względem wagi, lecz także pod względem pojemności. Trzeba osiągnąć żądaną nośność przy dopuszczalnem największem zanurzeniu, a nie wolno wozić na spacer tylko do połowy napełnionych pomieszczeń ładunkowych.

Ogólna pojemność mierzy się w tonach rejestrowych. Jedna tona reje strowa równa się 100 ang. stóp sześc. = 2,832 m. sześc., co znaczy, że tona rejestrowa jest miarą pojemności, nie zaś ciężarem. Miara ta wywodzi się z Anglji, gdzie niegdyś pojemność statków mierzono drewnianemi beczkami. Miara ta jest nadzwy-

czaj ważna dla armatorów. Przez to, że przedstawia najlepsze określenie wielkości statku, oblicza się według niej koszta portowe, a przedewszystkiem opłaty kanałowe, dla Suezu i Panamy.

Dziś mierzy się pojemność statków według specjalnych przepisów. Całkowitą pojemność statku nazywa się pojemność brutto, jaką podaje się zwykle przy pomiarach okrętów, zaś pojemność netto, według której oblicza się różne opłaty, stwierdza się różnemi sposobami mierniczemi, np. mierzenie w/g kanału Suez lub mierzenie w/g kanału Panama przez obliczenie pomieszczeń dla maszyn, kotłów, nawigacji, załogi itp. Każdy statek otrzymuje t. zw. list pomiarów, w którym zaznaczona jest pojemność brutto i pojemność netto według poszczególnych sposobów mierzenia.

Duży statek frachtowy o wyporności 15,000 t. a około 9.000 t. możności ma pojemność brutto 7,150 t. rej. Według mierzenia Panama wynosi jego pojemność netto 4.200 t. rej. Koszt kanałowy dla kanału Panama wynosi 1,2 dolarów, od tony rej. w/g kanału Panama, czyli w tym wypadku 5,020 dolarów. Opłata przejazdu przez kanał Suezki wynosi 7 franków w złocie od tony rej. w/g kanału Suezkiego, prócz tego 10 frs. w złocio od każnego pasażera i 5 frs. od każdego dziecka poniżej 12 lat. Przy czterech przejazdach wynoszą więc opłaty, wliczając koszt holowników, pilotów itp., około 200.000 zł.

Z powyższego wynika, że każda tona pojemności netto pociąga za sobą większe wydatki. — Przez zręczne stosowanie metod mierniczych można jednak tonaż netto zmienić w wysokim stopniu. Przy pewnych typach statków wolno tonaż nie doliczać całego pomieszczenia na pokładzie, o ile się stosuje pewne przepisy budowlane, które są potrzebne do osiągnięcia żądanej nośności.

Wielka liczba projektów i obliczań dla każdego większego statku, abstrahując od sprawy szybkości, rodzaju napędu i siły, dotyczy przedewszystkiem tych trzech czynników, jakiemi są wyporność, nośność i pojemność. Nawet niefachowiec zrozumie znaczenie tych pojęć, jeżeli dowie się, że przy odbiorze zakupionych statków ze stoczni, każda brakująca tona nośności z jednej strony, zaś każda zbytecgzna tona rej, netto pociąga za sobą wysokie kary konwencjonalne. **S. B.**

TRAMWAJE MIEJSKIE

Przedsiębiorstwo Tramwajów Miejskich w Warszawie w chwili wybuchu wojny było w pełnym rozkwicie, dobrze zorganizowane i obliczone na dalszy rozwój odpowiednio do potrzeb wzrastającego miasta. Wybuch wojny oczywiście powstrzymał ten rozwój i spowodował duże straty, wywołane zarówno przez wypadki wojenne, jak i rekwizycje władz okupacyjnych, — wskutek czego zdolność przewozowa tramwajów poważnie spadła.

Zarząd Miasta, przejąwszy tramwaje w 1918 r., na zasadzie dobrowolnego układu, od prywatnego konsorcjum, które jest eksploatowało, niezwłocznie przystąpił do dźwignięcia przedsiębiorstwa z upadku. Niestety szybkiemu zrealizowaniu tego zadania stanęła na przeszkodzie wojna bolszewicka, która zdekompletowała personel i odsunęła zaspokojenie pilnych potrzeb przedsiębiorstwa na plan dalszy. Dopiero więc w 1921 r. na dobre rozpoczęto odbudowę przedsiębiorstwa, wyniszczonego ciężkiemi warunkami okresu wojennego.

Rezultaty tych wysiłków najlepiej charakteryzują poniższe cyfry, dotyczące rozwoju ruchu tramwajowego: w 1918 r. długość sieci eksploatacyjnej wynosiła 42 km., a w 1929 r. — 91,8 km. (po osi ulic). W 1918 r. przewieziono 95 miljonów pasażerów, a w 1929 r. liczba przewiezionych pasażerów wynosiła 249 milj.

Oczywiście takie zwiększenie zdolności przewozowej osiągnięto nietylko przez rozszerzenie sieci, ale przez równoczesne zwiększenie taboru, stacji elektrycznej, sieci kablowej, powiększenie warsztatów, budowę nowych zajezdni itp.

Bezpośrednio po wojnie najważniejsze przedmieścia uzyskały narazie komunikację autobusową z centrum miasta, która była likwidowana w miarę przeprowadzania linji tramwajowych. Dziś już wszystkie najważniejsze krańce miasta mają połączenie tramwajowe ze śródmieściem.

Szybkie tempo rozwoju stolicy, a co za tem idzie potrzeb komunikacyjnych, skłoniło Tramwaje Miejskie do wprowadzenia w 1928 r. ruchu autobusowego w śródmieściu. Pod koniec 1929 r. były czynne 3 linje autobusowe o łącznej długości 10,5 km. Największa liczba autobusów w ruchu wynosiła 23.

Mimo jednakże znacznego powiększenia sieci tramwajowej w ostatniem dziesięcioleciu i stworzenia w ostatnich latach ruchu autobusowego, potrzeby komunikacyjne mieszkańców Warszawy bynajmniej nie są zaspokojone. Ludność stolicy, zarówno w śródmieściu, jak i na krańcach, dotkliwie odczuwa niedostateczność istniejących obecnie środków komunikacji. Jako więc dalsze uzupełnienie tych środków — i to bardzo poważne — jest projektowana sieć kolei podziemnej (metro). Budowa kolei podziemnej została uznana przez czynniki miarodajne i przez sfery kompetentne za rzecz pilną, i roboty przygotowawcze są w pełnym toku.

WYCIECZKI MORSKIE W R. 1930

Ustalony na rok 1930 program wycieczek morskich, urządzanych przez P. P. „Żegluga Polska", przewiduje szereg wycieczek do Stockholmu, gdzie latem roku 1930 odbędzie się wystawa przemysłu budowlanego i artystycznego.

Zadaniem wystawy jest pokazać, jak można mieszkać najpraktyczniej i najwygodniej, jak należy budować i urządzać domy i mieszkania.

W Polsce stoimy również przed zagadnieniem mieszkaniowem. Setki tysięcy ludzi myśli o zdobyciu i urządzeniu własnego gniazda. Każdemuby się chciało mieć mieszkanie estetyczne i ładne, a ponieważ niema nadmiaru pieniędzy, więc każdy będzie się starał urządzić najpraktyczniej.

Pod tym względem Szwecja — naród praktycznych Skandynawów, znajdujących się w zbliżonych do nas warunkach klimatycznych, może nam dać mnóstwo dobrych przykładów.

W związku z tem zwiedzenie tej wystawy leży niezawodnie w interesie ogółu.

Jadąc do Stockholmu na statku „Żeglugi Polskiej" nie potrzebuje się paszportu, nie trzeba myśleć o hotelu, gdyż przez cały czas pobytu zagranicą, pasażerowie mieszkają i stołują się na statku, a pozatem żadną inną drogą nie można odbyć takiej wycieczki taniej, niż na statkach P. P. „Żegluga Polska".

Ceny biletów wynoszą od zł. 350, łącznie z kosztami paszportu, wizą i wyżywieniem.

Informacji udziela Wydział Pasażerski „Żeglugi Polskiej".

GRODZISK

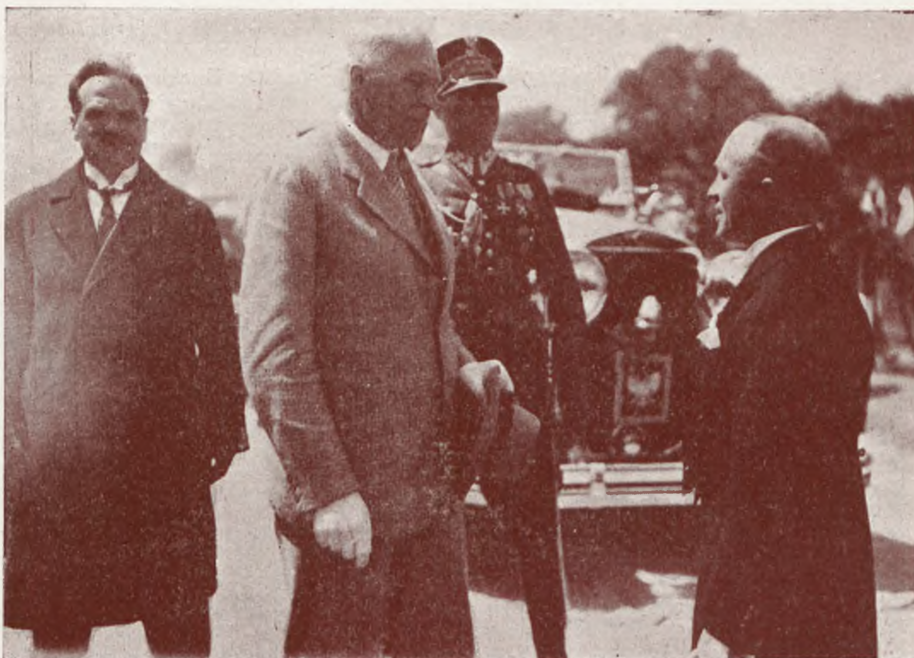
W r. 1925 rozpoczęto budowę siedmioklasowej szkoły powszechnej według najnowszych wymagań dla tego typu gmachów i na to wydatkowano do dnia 1 czerwca r. b. 494,100 zł. W tymże czasie magistrat wybudował rzeźnię miejską z nowoczesnemi urządzeniami, której koszt wyniósł około 300.000 zł. W r. 1927 sumptem 18.000 zł. powstały trzy mosty betonowe. Magistrat Grodziska posiada własną sieć elektryczną na przestrzeni 27 km. i cztery punkty transformatorowe.

Wartość sieci w dn. 1 czerwca r. b. wynosi około 130.000 zł., prądu udziela elektrownia pruszkowska.

Grodzisk Mazowiecki zajmuje 1350 hektarów, posiada 17.900 ludności, kilkanaście zakładów przemysłowych, radjostację odbiorczą i t. p.

Zabytki historyczne: pozostały wały z dawnego Grodziszcza, dwór Skarbków z freskami pędzla Baciarellego, źródło przy drodze królewskiej, z którem związane jest podanie, iż ze źródła tego pijał wodę Jan Sobieski

Miasto jest połączone ze stolicą dogodną komunikacją, leży nietylko przy linji kolejowej, ale posiada kolej elektryczną Warszawa — Grodzisk.



Powitanie P. Prezydenta Rzeczypospolitej dn. 1. VI r. b., przez burmistrza m. Grodziska Mazowieckiego p. Zygmunta Borkowskiego.

KOMUNALNA KASA M. GRODZISKA MAZOWIECKIEGO

Z inicjatywy kilku radnych, którzy zorjentowali się, że Grodzisk staje się przedmieściem Warszawy, powstała w 1927 roku w blisko 10-o tysiącznem mieście potrzebna i pożyteczna instytucja finansowa Miejska Kasa Oszczędności, t. j. bank miejski. Przy zakładaniu jej wzorowano się na takiej samej kasie m. Będzina, wyposażono ją jednak bardzo skromnie, bo zaledwie kwotą 7.000 zł., nie przeznaczając natomiast nic na jej zorganizowanie.

Jak jednak było po czasie jej zorganizowania świadczy fakt, że Bank Gospodarstwa Krajowego już w 1928 r. przeznacza jej do rozdzielenia 40.000 zł. na pomoc dla rzemiosła. Kwotę tę uzyskano bez żadnych zabiegów.



Tadeusz Grabowski, dyrektor K. K. O. w Grodzisku Mazowieckim

Na początku 1920 r., zgodnie z rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 13 kwietnia 1927 r. przemianowano dotychczasową Miejską Kasę Oszczędności na Komunalną Kasę Oszczędności miasta Grodziska Mazowieckiego. Na mocy nowego statutu weszły do Kasy nowe organy, a mianowicie Rada Kasy jako organ posiadający prawo stanowienia o sprawach Kasy i Zarząd Kasy jako organ wykonawczy.

Zarząd Kasy poprzedni i obecny wychodząc z założenia, że oszczędność jest jedyną drogą zmierzającą do uzdrowienia naszego życia gospodarczego, przedewszystkiem starał się rozwijać dział wkładek oszczędności, dając wkładcom takie dogodne warunki aby ich do składania oszczędności zachęcić. Starania te szły w dwuch kierunkach, a mianowicie pozyskania wkładców większych długoterminowych, oraz wkładców drobnych lecz licznych. Uzyskanie większych wkładów nie dało należytych rezultatów, natomiast drobne wkłady rozrosły się znakomicie przy zastosowaniu w szkołach wśród młodzieży t. zw. oszczędności znaczkowych, oraz wśród robotników systemu dobrowolnego potrącania pewnych kwot z zarobków tygodniowych.

W końcu 1928 r. 390 wkładców posiadało w kasie około 19.000 zł., z końcem 1929 r. 1200 wkładców miało 30 tysięcy złotych, w końcu zaś maja bieżącego roku 1500 wkładców — 40.000 zł. Poza udogodnieniami czynionemi wkładcom przy składaniu i odbieraniu wkładów oszczędności Zarząd w celu propagandy idei oszczędnościowej w dn. 31 października 1929 r. wydał kilkaset premjowych książeczek oszczędności dzieciom szkolnym i robotnikom fabrycznym.

Trzeba podkreślić gorliwość sfer nauczycielskich w popieraniu wśród wychowańców rzuconej przez nas myśli drobnych oszczędności.

Tembardziej uderza wzrost wkładów w 1929 roku, w którym to roku sytuacja na rynku pieniężnym była naogół niekorzystna.

Należy podkreślić samowystarczalność Kasy, co w naszych warunkach rzadko się zdarza.

Obecnie, gdy rada miejska w Grodzisku Mazowieckim podwyższyła kapitał zakładowy z 7.000 zł. do 25.000 zł., rozwój Kasy pójdzie już normalnym torem, otwierają się bowiem widoki uzyskania kredytów i redyskonta weksli, do czego dotychczas Kasa nie miała dostępu z powodu nikłego kapitału zakładowego.

Prezesem Rady Kasy jest poseł Jan Siwiec, naczelnikiem Zarządu i dyrektorem Tadeusz Grabowski.



Piotr Krupiński, kierownik szkoły, członek zarządu K. K. O.

BANK ZIEMIAŃSKI, ODDZIAŁ W KONINIE UL. 3 MAJA 28, TEL. 54

Przyjmuje nas osobiście dyrektor Banku p. Stanisław Skorupski, Powierzono mu Oddział powstały z b. Banku Związków Ziemian w grudniu 1924 r. przez dokonanie fuzji z Bankiem Ziemiańskim w Warszawie i od tej chwili Centrala Banku przejęła aktywa i pasywa Oddziału. Dyrektor Skorupski urząd swój objął w sierpniu 1927 r., piastując przed tem kolejno stanowisko dyrektorów Oddziałów w Płocku i Mławie — w bankowości pracuje od wielu lat.



Gmach Banku Ziemiańskiego w Koninie

Oddział w Koninie pomyślnie się rozwija. Zatrudnia 14 pracowników. Obrót Banku za 1929 rok wynosi Zł. 67.078.440. Oddział udziela pożyczek ziemiaństwu większej i mniejszej posiadłości, kupcom i przemysłowcom pow. Konińskiego i Słupeckiego. Zasila Cukrownię „GOSŁAWICE", Rektyfikację Konińską, Spółdzielnię Rolniczą Kaliską (dawn. Syndykat Rolniczy) Hurtownię Polską, kilka młynów i fabryki odlewów żelaznych. Oddział mieści się w pięknym własnym gmachu. Oddział posiada Zastępstwo Banku Polskiego. Bank funkcjonuje dobrze i sprężyście dzięki rutynowanemu personelowi.

Prezesem Oddziału jest znany ziemianin p. Ludwik Pułaski, właściciel majątków Chylin i Piorunów w pow. konińskim.

Centrala Banku Ziemiańskiego w Warszawie, przy ul. Kredytowej Nr. 1. Oddział w Koninie (dom własny, ul. 3 Maja 28, tel. 54, i 104 (dyr.) Zastępstwo Banku Polskiego. Konto w P. K. O. Nr. 60.553, Rachunek żyrowy w Banku Polkim. Skrót telegraficzny „ZIEMIAŃSKI" Konin. Załatwia wszelkie czynności w zakres bankowości wchodzące. Posiada korespondentów we wszystkich większych miastach w kraju i zagranicą.

SPOŁECZNE GIMNAZJUM KOEDUKACYJNE W WYSZKOWIE

Jedną z największych bolączek szkoły średniej w Polsce jest stałe przepełnienie zakładów naukowych. Najgorsze pod tym względem stosunki panują w Warszawie, gdzie klasę, złożoną z 50 uczniów, uważa się za normalną. Jest jasne, że przy takim stanie liczebnym klasy praca nauczyciela, mimo szczerych niejednokrotnie jego wysiłków, nie może być produktywna ani tem bardziej postępy uczniów zadawalające.

Z uznaniem więc powitać należy powoływanie do życia w niewielkiej odległości od stolicy, zakładów naukowych o programie szkoły średniej, połączonych z internatami.

Zakłady te spełniają różnorakie zadania: 1) skupiają młodzież okoliczną, pragnącą zdobyć wykształcenie średnie, 2) są bardzo skutecznem odciążeniem gimnazjów stołecznych, zwłaszcza, gdy położone są w miejscowościach, posiadających dogodną komunikację kolejową, wreszcie 3) mogą się stać bardzo cennymi ośrodkami kultury na prowincji.

Taką właśnie misję zakładu wychowawczego i ośrodka kulturalnego pełni koedukacyjne gimnazjum społeczne w miasteczku Wyszkowie n/B., założone i utrzymywane przy wydatnym współudziale miejscowej gminy i Sejmiku pułtuskiego.

Zarodkiem tej doskonale prowadzonej szkoły było założone przed wojną w Wyszkowie progimnazjum rosyjskie, które w r. 1916, zastąpiono szkołą polską. Po wycofaniu się władz okupacyjnych, gmina nabyła piękny pałacyk za miastem, w rozległym 16-to morgowym parku na prawym brzegu Bugu, i tam też po dokonaniu koniecznych adaptacji przy wydatnej pomocy właściciela sąsiedniego majątku Rybienko, p. Edmunda Skarżyńskiego, przeniesiono w r. 1921 szkołę, przekształconą równocześnie na gimnazjum typu humanistycznego.



Gmach Gimnazjum Koedukacyjnego w Wyszkowie

Dziś, gimnazjum to, na którego czele stoi wytrawny pedagog, dyr. Karol Kostro, były długoletni dyrektor jednego z gimnazjów państwowych, posiada prawa szkół państwowych. W r. 1925 wydano pierwszą serję świadectw dojrzałości.

Wymarzone warunki zdrowotne samej szkoły oraz internat, powinny zachęcić rodziców do posyłania tam dzieci wątłych, którym nie służy Warszawa.

W Wyszkowie wychowankowie już po kilku tygodniach nabierają rumieńców, zdrowia i wilczego apetytu. W otoczeniu przyrody, zdala od kurzu, zgiełku i złych wpływów wielkiego miasta, pod kierunkiem specjalnego wychowawcy, młodzież oddaje się tu pracy, a w wolnych chwilach z zapałem uprawia sporty i gry na wolnem powietrzu: siatkówkę, tennis, wioślarstwo, pływanie, w zimie zaś łyżwiarstwo na rozległych „ługach" nadbużańskich.

W przyszłym roku ma być otwarty również internat żeński, gdyż jak wspomniano, gimnazjum jest koedukacyjne.

Rycina nasza przedstawia gmach gimnazjum.

ROWERY MARKI „ŁUCZNIK"

Największa fabryka rowerów w Polsce, mieszcząca się w Radomiu, zdobyła sobie w stosunkowo krótkim czasie olbrzymią popularność, na rowery z marką „ŁUCZNIK" jest coraz większe zapotrzebowanie. Fabryka ta, należąca do Państwowych Wytwórni Uzbrojenia, posiada najbardziej precyzyjne i udoskonalone maszyny, nowocześnie urządzone zakłady doświadczalne i laboratorja. Produkcja rowerów należy do jednej z bardziej skomplikowanych gałęzi przemysłu, wymaga bowiem niezwykłej precyzyjności i solidności w wykonaniu.

Mimo to fabryka radomska, dzięki nowoczesnym urządzeniom, dobrze wyszkolonemu personelowi robotniczemu, używaniu pierwszorzędnej jakości surowców, — zdołała w krótkim czasie dostarczyć na rynek polski idealnie dostosowane do naszych dróg rowery, trwałością przewyższające wszystkie typy rowerów zagranicznych. Nic więc dziwnego, że już w bieżącym roku naogół daje się zauważyć bardzo wyraźną przewagę rowerów marki „Łucznik" i, jeżeli w danej chwili jednym z głównych celów przemysłu naszego jest gospodarcze uniezależnienie Polski od zagranicy, to miejmy nadzieję, że w dziedzinie przemysłu rowerowego cel ten zostanie już w krótkim czasie osiągnięty. Rowery te posiadają wszelkie szanse, że będą wyrabiane w coraz większej ilości na eksport, dla wzrastających potrzeb zagranicy.

TOWARZYSTWO HANDLOWO-PRZEMYSŁOWE MIECZYSŁAW ZAGAJSKI S. A. W WARSZAWIE

Kwestja mieszkaniowa jest jedną z najbardziej palących kwestyj doby obecnej w całej Europie, a przedewszystkiem u nas, mieszkania bowiem wykonywane corocznie, nie pozostają w żadnym stosunku do naturalnego przyrostu ludności tak, iż w kwestji tej musimy znaleść jaknajszybciej rozwiązanie, co możliwem jest tylko przy zastosowaniu takich budowli, któreby uwzględniając obecne nasze położenie ekonomiczne były trwałe, tanie a przedewszystkiem zezwalały na jaknajszybsze ich zużytkowanie.

Budownictwem taniem jest budownictwo heraklitowe, znane od lat dwudziestu zagranicą, które w ostatnich latach również i u nas znalazło swe zastosowanie dzięki swym zaletom.

Budownictwo heraklitowe czyli szkieletowe z zastosowaniem płyt heraklitowych uważać można niemal za idealne, jest bowiem lekkie, lecz bardzo trwałe, tanie, odporne na wpływy atmosferyczne i wilgoć, ciepłe, absolutnie suche od momentu wykonania budowy, łatwe i bardzo szybkie w wykonaniu, wolne od myszy, grzyba i robactwa, niezależnie od pór roku i stanu pogody z wyglądu nie różniące się od murowanego z cegły lub betonu i ogniotrwałe, a jako takie korzystające ze stawek ubezpieczeniowych, jak budowle masywne.

Koszt budowli heraklitowych wynosi około 30 procent niżej od budownictwa masywnego z cegły, zaś nie wyżej od drzewnego. Czas trwania budowy — od kilku do kilkunastu tygodni.

Dzięki inicjatywie firmy: Towarzystwo handlowo - przemysłowe Mieczysław Zagajski, S. A., Warszawa, powstaje w Polsce fabryka heraklitu, kosztem kilku miljonów złotych, z kapitałem polsko-austrjackim, która nietylko przyczyni się do zmniejszenia panującego u nas bezrobocia i dostarczać będzie tani materjał budowlany, lecz także rozwiąże tak ważną kwetję zatrudnienia przemysłu budowlanego przez cały rok, a nie jak dotąd przez kilka miesięcy letniego sezonu, obciążając pozostałą część roku kasy funduszu bezrobocia.

Udało się nam pochwycić moment zwiedzania stoiska heraklitowego na wystawie „Mieszkanie Najmniejsze" przez p. premjera Bartla oraz domu stalowego, wzniesionego przez firmę K. Rudzki i S-ka Sk. Akc. w Warszawie przy ul. Grochowskiej, izolowanego zewnętrznie i wewnętrznie heraklitem, przez Ministra pelnomocnego p. Juljusza Twardowskiego, 1) Ministra pełnomocnego Austrji, p. M. Posta x, przedstawiciela Dresdener Bank w Polsce, prez. Eichnera, Dyr. p. M. Zagajskiego, i przedstaw. firmy Rudzki inż. Łozińskiego.



B. premjer prof. Bartel zwiedza dom stalowy, izolowany heraklitem.



Publiczność zapoznaje się z heraklitem, nowym bardzo pożytecznym materjałem budowlanym.

STAŁA KOMUNIKACJA LOTNICZA PRZEZ ANTLANTYK

WZNOWIENIE ZANIECHANYCH PROJEKTÓW PO PRZEBYCIU OCEANU DROGĄ POWIETRZNĄ Z ANGLJI DO AMERYKI PRZEZ KINGSFORD - SMITHA NA „KRZYŻU POŁUDNIA“

Gdy Lindberg przeleciał nad Atlantykiem z Ameryki do Europy, dzienniki amerykańskie i koła fachowców podniosły myśl utworzenia stałej komunikacji nad Atlantykiem i nawet Oceanem Spokojnym.

Projektowano utworzenie szeregu wysp-lotnisk pływających uwidocznionych w nocy rzucanemi promieniami reflektorów wzwyż i oświetlającemi miejsce lotniska.

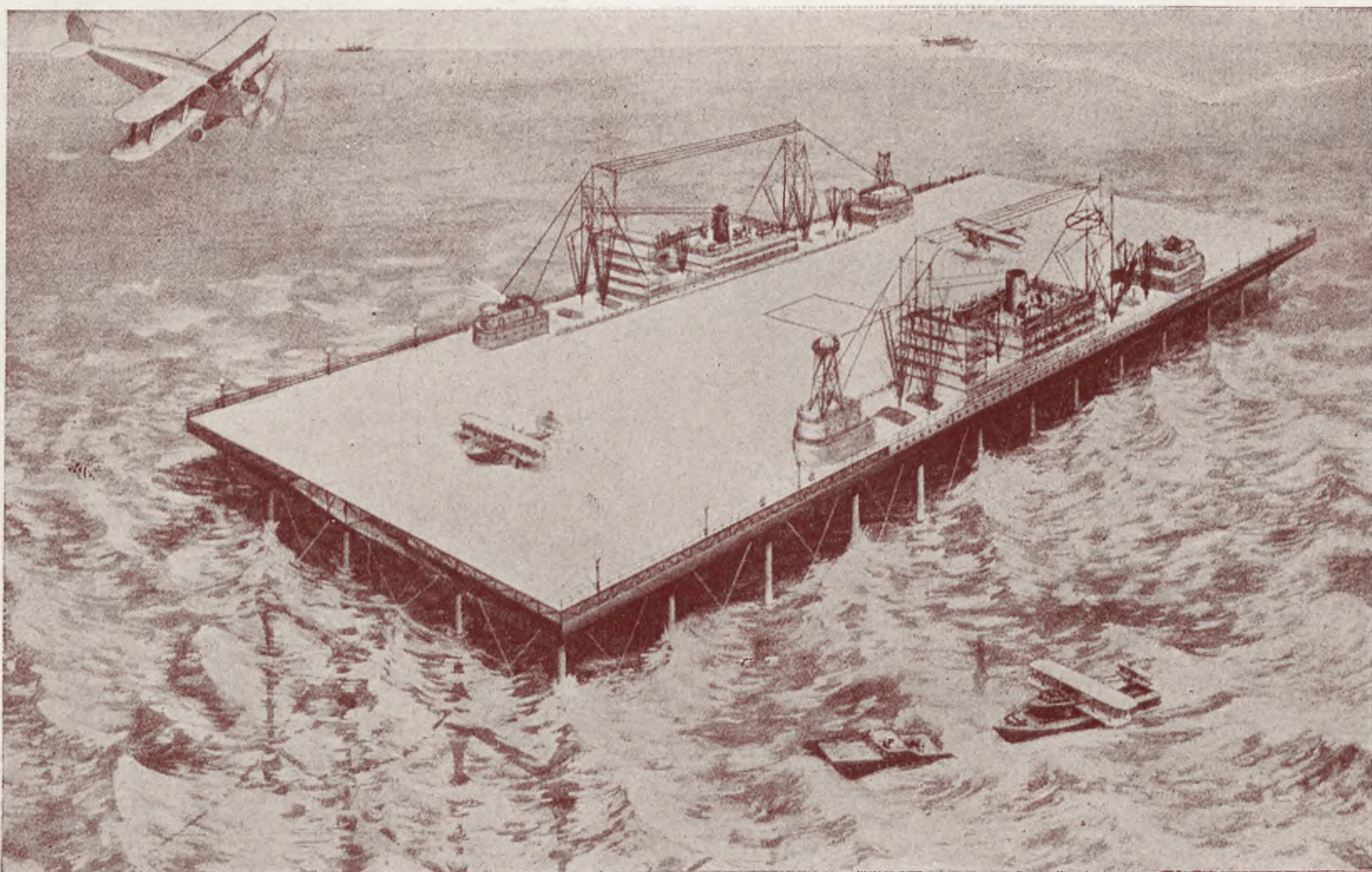
Przedsiębrane jednak loty z Europy do Ameryki skutkiem trudności znaczniejszych do przebycia, związanych z obrotem ziemi, z prądami powietrznemi, skierowanemi przeważnie w kierunku Europy, nie udawały się i to przyczyniło się do pewnego zaniechania projektów.

Przebycie drogą powietrzną z Anglji do Ameryki, dokonane przez angielskiego lotnika Smitha na dwupłatowcu o trzech motorach przyczyniło się do wznowienia myśli o stałej komunikacji.



Typ francuskiego sześciomotorowego płatowca do dalszych lotów nadwodnych.

Lindberg przeleciał na jednopłatowcu o jednym motorze. Smith uważa, że samolot o wielu motorach jest bezpieczniejszy i bardziej właściwy dla transoceanicznych lotów i te typy właśnie wielkich wielomotorowych samolotów wytwarza teraz Francja i Angjia.



Stacja (pływająca wyspa sztuczna) dla samolotów przelatujących z Europy do Ameryki. Dwa statki motorowe po bokach utrzymujące wyspę w oznaczonem miejscu Antlantyku. Dwie stacje radjonadawcze i odbiorcze. Schronisko dla samolotów wewnątrz wyspy.

AKWIZYTORÓW OGŁOSZENIOWYCH RUTYNOWANYCH UCZCIWYCH POSZUKUJEMY

ADMINISTRACJA „FLOTY NARODOWEJ"

Prenumerata: rocznie (za 12 miesięcy od chwili wpłacenia) 24 zł.
Adres redakcji i administracji: Warszawa, ul. Aleje Jerozolimskie 23, tel. 531-27. Konto w P. K. O. 18.981. Filja „Floty Narodowej„ w POZNANIU: Jan Sieciński, Hotel Polonia pok. 327., w KATOWICACH: Wiktor Jagniątkowski, ul. Plebiscytowa 1.
Redakcja i administracja czynna jest od godz. 10 do 11 w dni powszednie.
Cena ogłoszeń: cała str. 800 zł., 1/2 450, 1/3 — 300, 1/4 250 zł.

REDAKTOR I WYDAWCA: RADOSŁAW KRAJEWSKI.

„Drukarnia Literacka", Sp. z ogr. odp., Nowy Świat 22, tel. 281-88.